SUNTMA

Jubilación bonificada y nacionalidad de la tripulación

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 8 de mayo de 2007

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señora Representante Ivonne Passada.
MIEMBROS:	Señores Representantes Eleonora Bianchi, Pablo Iturralde Viñas y Jorge Pozzi.
DELEGADO DE SECTOR:	Señor Representante Pablo Abdala.
INVITADOS:	Por SUNTMA, los señores Carlos Fagúndez, José Franco, Sergio Eduardo Rocha, Sergio Colo, Juan Larrosa, Julio Gómez y Diego Rodríguez.

SEÑORA PRESIDENTA (Passada).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Legislación del Trabajo da la bienvenida a la delegación del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines -SUNTMA-, integrada por los señores Carlos Fagúndez, José Franco, Sergio Eduardo Rocha, Sergio Colo, Juan Larrosa, Julio Gómez y Diego Rodríguez.

En el mes de febrero solicitaron esta entrevista, pero nosotros estuvimos abocados a atender algunas situaciones laborales complejas, que en algunos casos tuvieron buena resolución, por lo que nos atrasamos en la confirmación de esta reunión.

El motivo de la solicitud de entrevista responde a la modificación del artículo 27 de la Ley Nº 13.833 -algunos integrantes de la Comisión estamos informados- y al tema de la jubilación bonificada para los trabajadores del mar.

SEÑOR FRANCO.- Si bien cuando solicitamos la entrevista a la Comisión los temas específicos que nos motivaban eran, precisamente, la modificación del artículo 27 de la Ley Nº 13.833 -reclamamos que en los barcos de bandera uruguaya el cien por ciento de la tripulación sea uruguaya- y el asunto de la jubilación bonificada, pensamos que la situación que hoy vive el sector amerita que hagamos un planteo al respecto. Si bien no soslayamos la consideración de estos dos temas, que son importantes, pasa a ser una parte integrante de toda la discusión la situación que vive el sector en este momento.

Como ustedes sabrán, en algunas pesquerías se está viviendo desde hace un año una situación de indefinición en lo que tiene que ver con los convenios colectivos. En otras pesquerías, como la de túnidos, hace diez meses que no hay definición en torno a consagrar un convenio colectivo que regule la actividad en este sector. Además, en lo que tiene que ver con pesquerías cuyo objetivo de pesca, por ejemplo, es la especie de

la corvina, lo que llamamos "pesca de costa", el convenio colectivo culminó el 30 de abril pasado. Entre las cláusulas de ese convenio se establecía que se prorrogaba automáticamente por un año, siempre que una de las partes no lo denunciara. Distintos organismos del Sindicato, como su Asamblea General, su Asamblea de Delegados y su Encuentro de Delegados de Comité de Base, en diferentes instancias consideraron la necesidad de denunciar el convenio colectivo; eso se hizo con fecha 26 de enero de este año. Por lo tanto, el convenio culminó el 30 de abril, como dijimos anteriormente. Hoy nos encontramos con que hay aproximadamente 140 barcos pesqueros afectados por esta situación. Esto impide salir al mar, porque no hay reglas de juego claras, porque no rigen las condiciones establecidas en el convenio colectivo puesto que no hay más convenio colectivo. Esta situación ha determinado que hoy nos encontremos en Asamblea General y que la flota esté parada.

No ha habido ámbito de negociación. Precisamente, la constante, tanto en el marco de los Consejos de Salarios como en las negociaciones bipartitas, ha sido la negativa y el permanente boicoteo por parte de las Cámaras empresariales a instalar ámbitos serios de negociación que nos permitan avanzar para llegar, por lo menos, a un acuerdo en torno a un convenio colectivo. También hemos recurrido permanentemente al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social -porque en los Consejos de Salarios la táctica ha sido la dilatoria y la mayoría de las veces lisa y llanamente la no concurrencia a esos ámbitos de negociación-, que se ha mostrado impotente en cuanto a obligar a establecer un ámbito serio de negociación o a hacer comparecer a las patronales.

Al mismo tiempo que estamos haciendo esta exposición, se está desarrollando una entrevista con el Director Nacional de Trabajo en esa Dirección, tratando de buscar que se instale un ámbito serio de negociación. Insistimos en lo de "ámbito serio de negociación", porque hasta ahora la constante ha sido el envío de emisarios, de representantes que no tienen poder de decisión y cuya única función ha sido producir dilatorias para que no se concluya en decisiones o acuerdos en el ámbito de la negociación colectiva. Por lo tanto, cuando hablamos de "ámbito serio de negociación" queremos decir que deben estar los verdaderos protagonistas, quienes cortan el bacalao -hablando en criollo-, quienes tengan poder de decisión.

Por eso, independientemente de que podamos extendernos en torno a qué pensamos sobre la modificación del artículo 27 de la Ley Nº 13.833 y la jubilación bonificada, esto se enmarca también en nuestra plataforma reivindicativa para esta instancia de negociación de un convenio colectivo.

La plataforma reivindicativa para esta instancia de la negociación colectiva consta de tres componentes. Uno es el reivindicativo económico, que tiene que ver con mejoras salariales en un sector en que hace más de doce años el salario ha quedado congelado. Además, tenemos un agravante producto de la sobrepesca y de un método de captura que los trabajadores desde hace muchos años venimos denunciando como nefasto, y la vida nos ha dado la razón ya que es una pesca dirigida hacia determinadas especies y selectiva respecto del tamaño de acuerdo al requerimiento de los mercados. Esto la hace tremendamente depredatoria y que el factor descarte sea cada vez mayor, lo que ha traído como consecuencia una disminución drástica de los recursos, que son compartidos fundamentalmente con Argentina. Son especies traszonales, que tienen un ciclo migratorio y van hasta la zona común de pesca. Entonces, producto de la sobrepesca, el Uruguay ha superado los cupos y hoy está "debiendo" -para llamarlo de alguna manera- varios miles de toneladas de sobrepesca, lo que ha determinado dos años consecutivos de veda en los cuales los barcos se han visto impedidos de pescar, y esto no tiene ningún beneficio para los trabajadores, solo perjuicio.

Todo esto ha perjudicado directamente el salario de los trabajadores. Entonces, el primer componente es el económico. Hay horas de trabajo que se cobran porque se trata de tareas específicas; hay otra actividad como, por ejemplo, el remolque, la asistencia, que tiene un valor en horas de trabajo, y eso ha quedado congelado en el tiempo. Por ello, el primer componente es la reivindicación económica concreta de mejora salarial.

Un segundo componente en la plataforma reivindicativa refiere a la interpretación del convenio colectivo. A través de los años de desregulación se han ido incorporando cláusulas que han ido deformando conceptualmente el articulado del convenio, por lo cual hoy existen varias interpretaciones. Eso ha sido motivo permanente de conflictividad en el sector. Por lo tanto, nosotros reclamamos la posibilidad de revisar el articulado del convenio y ajustarlo a derecho de forma tal de que haya una sola interpretación.

El tercer componente tiene que ver con reivindicaciones sociales. Ahí entra lo del ciento por ciento de tripulación uruguaya en barcos de bandera nacional, así como también la necesidad de una jubilación bonificada para el trabajador del mar. Hay que saber que para nuestra jubilación se computa un día de trabajo

cada veinticuatro horas. Cualquier trabajador en tierra trabaja ocho horas y se va para la casa; el trabajador del mar se tiene que quedar en el barco, está a la orden, tiene una jornada de trabajo ilimitada. Por lo tanto, por cada día de navegación son tres jornadas que permanece a la orden de la empresa, del barco, y esto se computa como una jornada de trabajo a los efectos jubilatorios. Esto hace que tengamos que vivir y trabajar ochenta, noventa años para computar treinta años de trabajo. Nos atenemos al derecho comparado. Distintos países en el mundo que tienen actividad pesquera, han regulado esto sobre la base de una bonificación en la jubilación para el marino embarcado.

Desde el punto de vista social hay otros elementos. Por ejemplo, mientras estamos en actividad -es decir, embarcados- aportamos a veces a la seguridad social el equivalente por los montos, es decir, el equivalente a dos o tres trabajadores de una actividad fabril. Sin embargo, el trabajador de la pesca se queda en tierra, es desembarcado, su lugar tiene que ser ocupado por otro y automáticamente queda fuera del sistema, aunque haya aportado todo el año. Por tanto, no tiene derecho a DISSE ni a la previsión social. Pensamos que estos temas tienen que ser producto de un estudio de la legislación, con el fin de modificarlas, atendiendo la especificidad de la actividad.

Lo mismo pasa con el Banco de Seguros, que actúa de acuerdo a disposiciones a veces tomadas en forma unilateral por el Directorio del Banco. Esto hace, por ejemplo, que un trabajador del mar cuando va al Banco de Seguros aquejado de tendinitis -también es muy común en la industria manufacturera- es derivado a DISSE alegando que no se trata de un accidente sino de una enfermedad. Al pasar a DISSE se ve disminuido su salario y su prestación. Además, tiene que ir a la mutualista a la cual está afiliado y tiene que pagar órdenes y tíquets, lo que hace que las tres unidades que se paga como tope en DISSE se le vaya en pagar medicamentos y atención médica. Pensamos que esto también debe ser considerado por el Parlamento Nacional. Dentro de la plataforma reivindicativa este es otro de los componentes que entendemos debe ser motivo de tratamiento a nivel parlamentario.

Por todo eso y por las situaciones que estamos viviendo -vuelvo a insistir: tenemos una patronal que se niega sistemáticamente a concurrir a ámbitos de negociación colectiva- nosotros recurrimos a la Comisión de Legislación del Trabajo a los efectos de que pueda interceder en la búsqueda de esos ámbitos de negociación que nos permitan tratar seriamente la elaboración de un nuevo convenio colectivo.

SEÑOR COLO.- Los empresarios pesqueros -salvo algunas raras excepciones- vinculados a estos barcos pesqueros, a los atuneros y a los barcos congeladores, merluzeros desde hace varios años a la fecha utilizan diferentes excusas para paralizar la flota. En los últimos seis o siete años sistemáticamente ha habido "lock out" patronal, disfrazado algunas veces y en otras bien comprobado. Inclusive, hemos pasado varios meses amparados al seguro de desempleo, precisamente después de comprobarse que era un "lock out" patronal. En esta ocasión aprovechan el vencimiento de los convenios para derivar en un conflicto, huelga o lo que decida en ese momento la asamblea general. Hoy por hoy la situación es que estamos en una asamblea general; estamos analizando la situación, pero todo nos lleva a un corral en el cual la gran mayoría de la flota va a quedar paralizada por largo tiempo. Tenemos esa inquietud porque los empresarios están jugando varios partidos; hay varios intereses en juego, entre ellos el monopolio en la pesca de la merluza y en otras especies de alto valor comercial. FRIPUR representa casi el 50% de exportaciones del país. En los barcos fresqueros, de media altura, costeros, hay dos o tres grupos económicos que están disputándose el monopolio y aprovechan estas instancias para quedarse con los cupos de pesca de aquellos que son más pequeños, que no tienen planta. Por ejemplo, hay un empresario que tiene solamente dos barcos y no tiene planta y que estaba dispuesto a seguir trabajando con el fin de negociar un convenio; le interesa y reconoce que hay que hacer algunas modificaciones. Sin embargo, el resto de la Cámara lo ha presionado de tal manera que el hombre nos dijo: "No puedo arreglar porque si no es la muerte". No le compran pescado y se le terminó el negocio. Ese es uno de los ejemplos.

Además, ellos juegan con el cupo compartido que tenemos con Argentina. Lamentablemente, ellos saben que por malas administraciones pesqueras de nuestro país a lo largo de muchos años, a contra pelo de lo que se fija el cupo en la Comisión Técnica Mixta se seguían entregando milagrosamente -por decirlo de alguna manera- permisos de pesca. Me refiero concretamente a la corvina que arrancó con 40.000 toneladas al año y hoy en día tenemos muchas menos para compartir entre Uruguay y Argentina. Sin embargo, a contra pelo de eso, surgieron informes técnicos que no sabemos de dónde los sacaron porque el barco de investigaciones estaba siempre en el muelle, y jamás salía, salvo alguna investigación una vez al año. Hoy hay

aproximadamente treinta y cuatro o treinta y cinco barcos que van por corvina y para el país al año tenemos 22.000 toneladas. Si se hacen los números racionales no le es rentable a ningún barco navegar todo el año. Entonces, buscan estas situaciones porque a ellos les sirve estar parados cuatro o cinco meses al año, porque saben que navegando seis meses los treinta y pico de barcos cumplen con el cupo. Hay muchos intereses en juego. Se están manejando diferentes elementos, pero concretamente en la asamblea de SUNTMA los trabajadores analizamos abrir un ámbito de negociación serio. Somos conscientes de que la pesca no solo es un tema económico sino que marca soberanía. Tenemos muy presente el tema de interés. Los trabajadores no queremos que mañana nos salgan a tildar de irresponsables, intransigentes, pero tampoco podemos estar en una desidia total; nuestra familia está esperando a ver qué pasa. Aunque la asamblea resuelva que debemos salir a trabajar, dudo mucho de que los empresarios tengan los barcos en condiciones. Concretamente, me voy a referir al barco que navego. Desde que empezó el año venimos con remiendos, atados con alambre. Estaban esperando esta fecha para reparar el guinche durante la asamblea del SUNTMA y el conflicto de la pesca. Todo el mundo habla del conflicto. Nosotros decimos que no tenemos miedo a la palabra "conflicto", pero perfectamente se podría haber negociado desde la fecha en que se denunciaron los convenios y llegar al 30 de abril con algo más aceitado o un convenio negociado. Sin embargo, sistemáticamente los empresarios se han negado a entrar en negociación; están esperando cualquier cosa para aprovechar y provocar un conflicto generalizado en la pesca.

SEÑORA PRESIDENTA.- Algunos de los integrantes de la Comisión, estábamos a la espera de lo que sucediera hoy en la reunión que acaban de manifestar que se estaría realizando en este mismo momento. Esperemos que de ahí pueda salir humo blanco, pero si no pasa eso -ya hemos actuado en otras oportunidades- nos vamos a mantener en contacto. En horas de la tarde vamos a hablar con el Director Nacional del Trabajo para ver en qué terminó el tema y qué seguimiento le vamos a dar desde esta Comisión. Veremos si podemos ayudar sin entorpecer las actividades y las acciones que está haciendo el propio Ministerio. Desde ya adelantamos que el camino que vamos a seguir es el de cooperar o articular en esta etapa.

Tengo entendido que este año en la reunión de la OIT en Bruselas, uno de los temas a tratar es el de la pesca. Nos preocupamos y hablamos con algunos representantes de la OIT, buscando asesoramiento. En la reunión que mantuvimos con el Ministerio, uno de los puntos que le planteamos fue la ratificación de los convenios. Muchas cosas podemos ir resolviendo sin la necesidad de legislar si ratificamos los convenios aquí. Uno de ellos es en el área que a ustedes les compete. La propia OIT nos informa que va a venir un informe para el país en torno a ese tema. Además, está la propia Comisión que tiene el Ministerio de Trabajo, que realiza los informes correspondientes para la ratificación de los convenios. Todo haría pensar que este año nos encontraremos con más de una ratificación y que en uno estaría involucrado el tema de la pesca.

En torno a lo que planteaba el señor Franco sobre las enfermedades profesionales, debo decir que en el mundo del trabajo aún no están tipificadas. Precisamente, lo que sucede con el Banco de Seguros es que envía nuevamente a DISSE como si se tratara de una enfermedad común. Entendemos que tampoco por esa vía se puede ver. Si bien ese tema no lo hemos abordado, la Inspectora de Trabajo dijo que hay todo un camino a desarrollar para el tema de seguridad laboral, pero también sobre estas enfermedades que aún no están catalogadas. Es más, otro de los proyectos de ley que tenemos a estudio es el de los trabajadores de las plantaciones forestales sobre el cual la propia Inspección de Trabajo manifestó que está trabajando sobre esto para poder reglamentar.

El informe es claro. Son dos temas que tenemos sobre la mesa. Uno es el de la bonificación. Quizás tendremos que hablar con la Comisión de Seguridad Social de la Cámara y, el otro, el que refiere a la tripulación. La Comisión tiene un proyecto de ley que apunta al camino no de la derogación del artículo, pero sí se enfoca hacia el planteo general.

Desde la Presidencia los convido a trabajar en dos sentidos: la bonificación y el tema de cómo podemos regular el trabajo, buscando un mecanismo con el sindicato.

Posteriormente, invitaremos a las Cámaras. La Comisión recorrerá el camino como habitualmente lo hace. Si esos dos temas quedan laudados por este año, estamos convencidos de que gran parte de los conflictos van a ir solucionándose. Lo mismo ocurrió con la derogación de la 15.000, que fue acertado y que ha tenido sus resultados.

Quiero resaltar que el tema lo teníamos incorporado y en reuniones que mantuvimos con el Ministerio así lo plantemos.

SEÑOR FRANCO.- Con respecto al tema de la OIT hemos recibido periódicamente cuestionarios pidiendo nuestra opinión sobre temas específicos que tienen que ver con el convenio que se va a discutir. Nosotros somos partidarios de la ratificación de los convenios, porque en gran medida se ha atendido el planteo de los trabajadores.

En lo que respecta a la representación de los trabajadores, la delegación del PIT-CNT va a ir con un asesor, el doctor Pomata, que va a atender este tema. El está en contacto con nosotros y nos ha pedido elaborar juntos alguna iniciativa que podamos llevar. Acabamos de tratar en forma multidisciplinaria en la Argentina, en un seminario sobre el tema del convenio para Marina Mercante de la OIT, en el cual también participó el Ministerio de Trabajo, lo referente al convenio. En él hay elementos que de ser ratificado por el país, permitirá abrir un gran debate sobre el tema de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los barcos pesqueros uruguayos.

Quiero señalar que el promedio de edad de la flota pesquera uruguaya es de veintinueve años. Hay barcos que tienen más de sesenta años. Un capítulo muy importante de ese convenio de la OIT hace a lo que es la habitabilidad. Acá podemos decir que a veces se vive en situaciones miserables de hacinamiento. Los lugares donde se conservan los alimentos perecederos como los no perecederos son deprimentes. Todo eso está reglamentado en los convenios de la OIT; si lo ratifica el país debería ser de obligatorio cumplimiento. Nos gustaría participar en ese debate porque es muy jugoso.

Nosotros vamos a hacer llegar un proyecto de ley en torno al 100% que ha sido discutido y consensuado entre los gremios de la intergremial marítima, con maquinistas navales, patrones de pesca. Hemos tentado la redacción de un articulado que refleja por lo menos el interés de todos. En lo que hace a la jubilación bonificación nosotros tenemos un proyecto -desde el año 1985 que venimos reclamando esto- que podemos hacer llegar, a los efectos de que sirva como base de la discusión.

Lo que se puede tratar en esta ocasión porque es parte también de todo el convenio colectivo y de las condiciones de vida y de trabajo, es el tema DISSE y Banco de Seguros. Hay cosas que son resoluciones unilaterales por parte del Directorio del Banco de Seguros, que tienen que ver con el beneficio del trabajador. Ellos hacen un prorrateo antojadizo, arbitrario en el caso de los suplentes, que redunda luego en la rebaja drástica de lo que tiene que cobrar el trabajador.

Por lo tanto, entendemos que esto debe ser revisado en esta instancia, en los ámbitos de negociación colectiva.

SEÑOR POZZI.- Queda poco por agregar.

Coincido con lo que hoy decía la señora Presidenta. Si hay dificultades para la negociación con respecto a este conflicto que se está viviendo, la Comisión -a veces con más suerte que otras- está a las órdenes para facilitar los ámbitos de discusión.

Por otra parte, sería bueno que si ustedes tienen ideas en cuanto a esos dos temas que les preocupa, es decir, el relativo a que en los barcos de bandera uruguaya el cien por ciento de la tripulación sea uruguaya y el que tiene que ver con la jubilación bonificada, nos las hagan llegar -si son de consenso, mejor-, para que nosotros en la Comisión podamos estudiarlas y ver si podemos llegar a un acuerdo a los efectos de impulsarlas.

Si bien no es este el lugar adecuado, quiero decir que en algún momento habría que generar un ámbito más grande, con la participación de los patrones, del Estado y de los trabajadores, en el que se pueda discutir el tema del recurso pesquero, porque en este tema se "juega" mucho.

No voy a hablar más de algo que no corresponde a esta Comisión, pero hago esta reflexión para discutir con las compañeras qué se puede hacer con esto, porque no se puede vivir en un lugar en el que siempre hay fricciones y todo el mundo anda siempre a los saltos. Así no se puede vivir. Pienso que esto tiene que ver con la política a largo plazo. Como nosotros conocemos la problemática, creo que sería bueno que se pudiera

armar un ámbito más grande donde se discuta específicamente el tema de la pesca y de los futuros recursos pesqueros del país, que hoy representan una entrada de divisas muy importante.

En resumen, decía que si tienen ideas, las alcancen y si hay necesidad de que intervengamos para generar ámbitos en este conflicto, pueden llamar a la Presidenta y así procederemos.

SEÑOR ROCHA.- No queda mucho por acotar. Los compañeros se expresaron en cuanto a todo lo concerniente a este conflicto y a nuestros reclamos: que en los barcos de bandera uruguaya el cien por ciento de la tripulación sea uruguaya y lo relativo a la jubilación bonificada.

Tenemos que entender que por la inoperancia y por algunos otros aspectos, los armadores en este momento y desde hace tres meses no se han sentado a conversar con el sindicato, y nosotros estamos quedando de rehenes en una situación en la que sentimos, como dijo un compañero, que estamos yendo por un corral y no encontramos salida. Digo esto, porque no solo se trata del sector del personal embarcado sino que, detrás de esto, hay más de ocho mil familias involucradas. Además, no debemos olvidar que hay gente de planta, de descarga, feriantes, etcétera que viven en torno a nuestro trabajo.

Queremos acotar que cuando se denuncian los convenios, tenemos noventa días para negociar y lo que estamos buscando es un ámbito de negociación, en el que se sienten a conversar realmente. Estamos dispuestos a negociar y como hemos dicho toda la vida, "hasta que las velas ardan". Nuestra voluntad siempre ha sido llegar a esta instancia de la asamblea general, sin generar un conflicto. Hoy en día estamos en asamblea general. Lo digo porque no sé cómo ha salido a luz que estábamos en un conflicto. De momento no nos hemos declarado en nada. Como dijo un compañero, no nos pesa declararnos en conflicto, pero hay otras intenciones que tenemos que saber ver y nosotros lo tenemos que decir.

Nuestra responsabilidad no solo es con nuestros compañeros afiliados en el sector de embarcado, sino que en esto hay más de ocho mil familias involucradas. No estamos hablando ni de veinte ni de treinta tripulantes ni de cien ni de mil; tenemos más de ocho mil familias en esta situación en la que nos están embretando los armadores.

Nada más.

SEÑORA PRESIDENTA.- Quedamos a la espera de comunicarnos y de conocer la respuesta por parte de la DINATRA.

Agradecemos su presencia.

Se levanta la reunión.